Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5380

01. 08. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/5249 —

Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparallele Bundesstraßen

Bereits 1987 hat das Bundesministerium für Verkehr auf Veranlassung des Bundesrechnungshofes ein Abstufungskonzept für autobahnparallele Bundesstraßen (Herabstufung zu Landesstraßen) entwickelt. Grundlage dieses Konzeptes war die Überlegung, daß Bundesstraßen, die in einem Abstand von weniger als fünf Kilometern parallel zu Bundesautobahnen verlaufen, nicht dem in § 1 des Bundesfernstraßengesetzes geforderten weiträumigen Verkehr dienen.

Im Jahr 1995 hat das Bundesministerium für Verkehr ein weitergehendes Abstufungskonzept vorgelegt, welches sich in der Umsetzung befindet.

Über diese Abstufungskonzepte hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr angekündigt, eine generelle Netzbereinigung nach rechtlichen und funktionalen Maßstäben vorzunehmen. Ein diesbezüglicher Auftrag an ein Ingenieurbüro wurde bereits vergeben.

Vorbemerkung

Nach einer vom Bundesrechnungshof erstmals in seinen Bemerkungen 1986 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes geforderten Prüfung hat das Bundesministerium für Verkehr im Mai 1987 die obersten Straßenbaubehörden der alten Länder aufgefordert, bestimmte, parallel zu Bundesautobahnen verlaufende Bundesstraßen nach der Vorschrift des § 2 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in eine Straßenklasse nach Landesrecht (Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße) abzustufen, weil sie nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen und dazu auch nicht mehr bestimmt sind (vgl. § 1 Abs. 1 FStrG). Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages und der seinerzeit

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. Juli 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bestehende Unterausschuß „Zonenrandförderung" sowie der Rechnungsprüfungsausschuß haben sich für die Abstufungsaktion ausgesprochen mit der Maßgabe eines zeitlich gestuften Vorgehens durch einstweilige Zurückstellung der Streckenabschnitte mit vorgesehenen Bedarfsplanmaßnahmen oder solchen im damaligen Zonenrandgebiet. Nach Wegfall des Zonenrandgebietes und nach Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 1993 wurden die obersten Landesstraßenbaubehörden nach erneuter Prüfung aufgefordert, nunmehr auch zeitlich zurückgestellte Abstufungen vorzunehmen. Der Bundesrechnungshof hat wiederholt gefordert, daß das Bundesministerium für Verkehr durch Ausübung des Weisungsrechts nach Artikel 85 Abs. 3 GG auf eine zügige Abstufung hinwirkt.

Anhand der Kriterien

- mittlerer Abstand der autobahnparallelen Bundesstraße zur Autobahn ca. 5 km,
- ausreichende Verknüpfung von Autobahn und Bundesstraße sowie
- Sicherstellung des Netzschlusses der verbleibenden Bundesstraßen

ermittelte das Bundesministerium für Verkehr im Jahre 1987 eine Gesamtstreckenlänge von rd. 3 000 km autobahnparalleler Bundesstraßen (Abstufungskonzept 1987). Das zeitlich gestufte Vorgehen sah vor:

1. Stufe (sofort): ca. 1 500 km Bundesstraßen ohne Bedarfsplanmaßnahmen und nicht im Zonenrandgebiet verlaufend;

2. Stufe (später): ca. 1 500 km Bundesstraßen mit Bedarfsplanmaßnahmen bzw. im Zonenrandgebiet verlaufend.

Im Mai 1987 wurden die Bundesländer zum Vollzug der 1. Stufe aufgefordert.

Bis zum 1. Januar 1995 wurden insgesamt rd. 707 km Bundesstraßen zu Landes-(Staats), Kreis- oder Gemeindestraßen abgestuft.

1995 wurde das Abstufungskonzept 1987 überprüft und komplettiert sowie aktualisiert. Durch Übernahme der noch nicht abgestuften Strecken des Abstufungskonzeptes 1987 und Einbeziehung auch der engmaschigen Netze in den Verdichtungsräumen nach den gleichen Abstufungskriterien wurde eine Gesamtstreckenlänge (Stand: 1. Januar 1995) von 5 053 km autobahnparalleler Bundesstraßen festgelegt, für die der Bund zur besseren Abwicklung des weiträumigen Verkehrs in Parallellage äußerst leistungsfähige Bundesautobahnen neu- oder ausgebaut hat (Abstufungskonzept 1995).

Davon sollen 2 795 km sofort und 2 258 km später – weil sie Maßnahmen des neuen Bedarfsplanes enthalten – abgestuft werden.

Das Abstufungskonzept 1995 ersetzt das Konzept 1987 und ist seitdem allein maßgebliche Grundlage für das weitere Vorgehen.

1. Mit welchen durchschnittlichen jährlichen Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ersatzinvestitionen ist bei Bundesstraßen, differenziert nach tatsächlicher Ausbaubreite, pro Straßenkilometer zu rechnen?

Betrieb und Unterhaltung aller in der Baulast des Bundes liegenden Bundesstraßen kosteten 1995 durchschnittlich 19 960 DM pro km. Für zweistreifige Bundesstraßen können ca. 18 800 DM angesetzt werden; eine weitere Differenzierung ist nicht möglich.

Für die Erhaltung aller Bundesstraßen – dies sind Ersatzinvestitionen nach dem heutigen Stand der Technik – hat der Bund den Ländern im Jahre 1995 durchschnittlich ca. 29 700 DM pro km, für zweistreifige Bundesstraßen ca. 27 900 DM pro km zur Verfügung gestellt.

2. Gibt es Studien, die belegen, daß Bundesstraßen, die in einem Abstand von weniger als fünf Kilometern parallel zu Bundesautobahnen verlaufen, nicht dem in § 1 des Bundesfernstraßengesetzes geforderten weiträumigen Verkehr dienen?

   Wenn ja, um welche Studien handelt es sich?

   Wenn nein, wie ist das Kriterium von fünf Kilometern zustande gekommen?

Aus Verkehrsbeobachtungen und daraus entwickelten Modellrechnungen ist bekannt, daß die Attraktivität der Bundesautobahnen für den weiträumigen Verkehr weit über den vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) angenommenen mittleren Abstand von 5 km hinausreicht. Auch außerhalb dieses beidseitig der Autobahnen gelegenen Korridors werden Straßen ganz oder überwiegend durch Bundesautobahnen vom weiträumigen Verkehr entlastet. Es liegt auf der Hand, daß Autofahrer ganz bewußt mit dem Zeitgewinn sowie dem besseren Fahrkomfort kalkulieren. Der für die Abstufungsrelevanz vom BMV angenommene Abstand von rd. 5 km führt eher zu einem geringeren Umfang abzustufender Strecken.

3. Welche Bundesstraßen, differenziert nach Bundesländern, umfaßte das Abstufungskonzept von 1987?

4. Welche Straßenlänge, differenziert nach Bundesländern, umfaßte das Abstufungskonzept von 1987?

Das Konzept von 1987 ist, soweit es bis zum 1. Januar 1995 nicht vollzogen war, vollständig in das Konzept von 1995 übernommen worden. Daher wird auf die Beantwortung der Fragen 7 und 8 verwiesen.

5. Inwieweit ist das Abstufungskonzept von 1987 bereits umgesetzt worden?

Bis zum 1. Januar 1995 wurden 707 km Bundesstraßen zu Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen abgestuft.

6. Welche finanziellen Auswirkungen hatte das Abstufungskonzept von 1987 für die einzelnen Bundesländer?

Die Auswirkungen sind landesspezifisch unterschiedlich. Sie hängen davon ab, in welche Straßenklasse die abzustufenden Straßen durch die Länder eingestuft werden. Für die aus dem Konzept von 1987 abgestuften Straßen (707 km) ergab sich im Jahre 1995 eine Entlastung für den Bund von ca. 33 Mio. DM für Betrieb, Unterhaltung und Ersatzinvestitionen.

7. Welche Bundesstraßen, differenziert nach Bundesländern, umfaßt das Abstufungskonzept von 1995?

8. Welche Straßenlänge, differenziert nach Bundesländern, umfaßt das Abstufungskonzept von 1995?

Die Antwort ergibt sich aus der Zusammenstellung in der Anlage.

9. Inwieweit ist das Abstufungskonzept von 1995 bereits umgesetzt worden?

Ausgehend von der Antwort zu Frage 5 wurden bis Ende 1995 weitere 75 km Bundesstraßen des Abstufungskonzeptes 1995 abgestuft.

10. Mit welchen finanziellen Auswirkungen für die einzelnen Länder ist durch das Abstufungskonzept von 1995 zu rechnen?

Unter der Maßgabe, daß die abzustufenden Bundesstraßen einen durchschnittlichen Erhaltungszustand aufweisen, werden die auf die neuen Baulastträger zukommenden finanziellen Aufwendungen in etwa den Entlastungen des Bundes entsprechen. Für das Jahr 1995 betrug diese Entlastung des Bundeshaushaltes für die bis dato abgestuften 782 km Bundesstraßen ca. 15 Mio. DM an Kosten für Betrieb und Unterhaltung und ca. 22 Mio. DM für Erhaltungsaufwendungen.

Alle Abstufungen des Konzeptes 1995 führen danach zu einem Entlastungspotential von ca. 235 Mio. DM jährlich in Preisen von 1995 für den Bundeshaushalt. Hieraus ergeben sich die folgenden finanziellen Auswirkungen für die übernehmenden Baulastträger zusammen in den nachfolgenden Ländern:

— Baden-Württemberg	35,1 Mio. DM
— Bayern	50,8 Mio. DM
— Bremen	1,0 Mio. DM
— Hamburg	5,0 Mio. DM

– Hessen	30,1 Mio. DM
– Niedersachsen	18,6 Mio. DM
– Nordrhein-Westfalen	70,0 Mio. DM
– Rheinland-Pfalz	11,8 Mio. DM
– Saarland	4,0 Mio. DM
– Schleswig-Holstein	9,2 Mio. DM

Über die langfristigen finanziellen Auswirkungen des Abstufungskonzeptes können keine verläßlichen Angaben gemacht werden; diese hängen von den Maßnahmen ab, welche die neuen Baulastträger vorsehen werden.

11. Gibt es Unterschiede in den Abstufungskonzepten von 1987 und 1995 in den den Abstufungskonzepten zugrunde liegenden Abstufungskriterien?

Nein.

12. Gibt es von seiten der Bundesländer Widersprüche bzw. Klagen gegen die Abstufung einzelner Bundesstraßen?

    Wenn ja, um welche Bundesstraßen und Bundesländer handelt es sich, und wie ist der aktuelle Verfahrensstand?

Das Land Schleswig-Holstein hat gegen die Weisung des BMV zur Abstufung der B 75 zwischen der B 404 westlich Bad Oldesloe und Lübeck (A 226) Klage beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Klageerwiderung ist in Vorbereitung.

Inwieweit Widersprüche bzw. Klagen von Kreisen und Kommunen gegenüber den Bundesländern gegen die dortigen Abstufungs-Verfügungen bestehen, ist hier nicht bekannt.

13. Welche Zielsetzung liegt dem Untersuchungskonzept für eine generelle Netzbereinigung der Bundesfernstraßen zugrunde?

    Wann wird dieses Konzept vorliegen?

Dem Untersuchungskonzept liegt die gesetzliche Zweckbestimmung der Bundesfernstraßen nach § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes zugrunde.

14. Um welchen Betrag wird der Bundeshaushalt jährlich bei voller Umsetzung der Abstufungskonzepte von 1987 und 1995 voraussichtlich entlastet?

Bei dem Konzept handelt es sich um die Abstufung von Bundesstraßen in solchen Fällen, in denen der Bund seine Aufgabe, Straßen für den weiträumigen Verkehr zu bauen, durch den Bau einer Bundesautobahn nachgekommen ist. Hierfür hat der Bund erhebliche Baukosten aufgewendet, und er trägt auf Dauer die für die Autobahn erforderlichen Unterhaltungs- und Erneuerungs-

kosten. Diese liegen erheblich über den Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der parallel zur Autobahn verlaufenden Bundesstraße. Letztere würden im Falle des Vollzuges des Gesamtkonzeptes rd. 270 Mio. DM pro Jahr (Preisstand 1995) betragen.

15. Ist im Rahmen der Abstufungskonzepte oder der generellen Netzbereinigung ein finanzieller Ausgleich für die Bundesländer geplant?

    Wenn ja, wie hoch soll dieser Ausgleich sein, und nach welchen Kriterien soll er berechnet werden?

    Wenn nein, warum nicht?

Da Abstufungen von Bundesfernstraßen nur in solchen Fällen in Betracht gezogen werden, in denen der Bund durch den Bau paralleler Autobahnen erhebliche Aufwendungen getätigt hat, haben die autobahnparallelen Bundesstraßen ihre Verkehrsfunktion geändert. Ein finanzieller Ausgleich ist weder gerechtfertigt, noch gesetzlich vorgesehen.

Anlage

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen

Abstufungskonzept 1995

Stand: 1. Januar 1995

Bundesliste (Zusammenfassung)

Land	abzustufen (km)		
	sofort	später	insgesamt
1	2	3	4
Baden-Württemberg	376,5	376,5	753,0
Bayern	592,0	497,0	1 089,0
Bremen	–	22,0	22,0
Hamburg	61,5	47,0	108,5
Hessen	326,0	319,0	645,0
Niedersachsen	197,5	202,0	399,5
Nordrhein-Westfalen	893,5	606,0	1 499,5
Rheinland-Pfalz	152,5	101,0	253,5
Saarland	39,0	47,0	86,0
Schleswig-Holstein	157,0	40,5	197,5
Summe	2 795,5	2 258,0	5 053,5

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Baden-Württemberg

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 3	Ldgrz. BW/HE – Weil am Rhein (Bdgrz. D/CH)	274,0	Ldgrz. BW/HE – Heidelberg (B 37)	8,0	Heidelberg (B 37) – Weil am Rhein (Bdgrz. D/CH)	266,0
2	B 10	Berghausen (B 293) – BAB – A 8 (AS Pforzheim-Ost)	24,0	Berghausen (B 293) – Pforzheim (B 294)	19,0	Pforzheim (B 463) – BAB – A 8 (AS Pforzheim-Ost)	5,0
3	B 14	B 462 (nördlich Rottweil) – Böblingen	73,5	B 462 (nördlich Rottweil, Abzweig B 27, OU Rottweil/Neufra) – Horb (B 32)	46,0	B 463 (nördlich Horb) – B 28 a (nördlich Ergenzingen)	9,5
				B 28 a (nördlich Ergenzingen) – Herrenberg (B 28)	10,5	Herrenberg (B 28) – BAB – A 81 (AS Gärtringen)	5,0
						B 464 (westlich Böblingen) – Böblingen	2,5
		Schwäbisch Hall (B 19) – Ldgrz. BW/BY	41,5	Schwäbisch Hall (B 19) – Ldgrz. BW/BY	41,5	–	–
4	B 18	B 18 (südlich Wangen) – BAB – A 96 (AS Aitrach)	24,5	B 18 (südlich Wangen) – B 18 (nördlich Wangen)	5,5	–	–
				BAB – A 96 (AS Leutkirch-Süd) – BAB – A 96 (AS Aitrach)	19,0	–	–
5	B 19	Aalen (B 29) – Ulm	44,0	BAB – A 7 (AS Langenau) – Ulm	14,0	Aalen (B 29) – BAB – A 7 (AS Giengen/Herbrechtingen)	30,0
6	B 27	Ldgrz. BW/BY – Tauberbischofsheim (B 290)	16,5	Ldgrz. BW/BY – Tauberbischofsheim (B 290)	16,5	–	–
7	B 28 a	B 14 (nördlich Ergenzingen) – BAB – A 81 (AS Rottenburg)	1,5	–	–	B 14 (nördlich Ergenzingen) – BAB – A 81 (AS Rottenburg)	1,5
8	B 31	Geisingen (B 311) – Stockach (B 313)	32,5	Geisingen (B 311) – Engen (B 491)	11,5	–	–
				BAB – A 81 (AS Engen) – Stockach (B 313)	21,0	–	–
9	B 33	B 28 (südlich Kehl) – Offenburg (B 3)	6,0	B 28 (südlich Kehl) – Offenburg (B 3)	6,0	–	–
		B 27/B 33 (östlich Donaueschingen) – B 31/B 33 (westlich Geisingen)	5,0	B 27/B 33 (östlich Donaueschingen) – B 31/B 33 (westlich Geisingen)	5,0	–	–
		Engen (B 31) – Singen (B 34)	13,0	Engen (B 31) – Singen (B 34)	13,0	–	–
10	B 34	BAB – A 81 (AS Gottmedingen-Bietingen) – B 33 (östlich Singen)	15,0	BAB – A 81 (AS Gottmedingen-Bietingen) – B 33 (östlich Singen)	15,0	–	–
		Espasingen (B 34/B 313) – Ludwigshafen (B 31)	3,5	–	–	Espasingen (B 34/B 313) – Ludwigshafen (B 31	3,5
11	B 36	Mannheim (B 37) – BAB – A 6 (AS Schwetzingen/Hockenheim)	15,0	Mannheim (B 37) – BAB – A 6 (AS Schwetzingen/Hockenheim)	15,0	–	
		Karlsruhe (B 10) – BAB – A 5 (AS Lehr)	91,0	Rastatt (B 3) – Kehl (B 28)	47,0	Karlsruhe (B 10) – Rastatt (B 3) Kehl (B 28) – BAB – A 5 (AS Lehr)	18,0 26,0
12	B 37	Mannheim (B 37) – Heidelberg (B 3)	24,0	Mannheim (B 37) – Heidelberg (B 3)	24,0	–	–
13	B 39	B 36 (südlich Hockenheim) – Heilbronn (B 27)	54,0	B 36 (südlich Hockenheim) – BAB – A 6 (AS Wiesloch/Rauenberg)	14,0	BAB – A 6 (AS Wiesloch/Rauenberg) – Eichtersheim (B 292)	8,0
				Sinsheim (B 45/B 292) – Heilbronn (B 27)	32,0		
14	B 291	B 36 (südlich Schwetzingen) – Walldorf (B 39)	11,0	B 36 (südlich Schwetzingen) – Walldorf (B 39)	11,0	–	–
15	B 462	Rastatt (B 3/B 36) – BAB – A 5 (AS Rastatt)	1,5	–	–	Rastatt (B 3/B 36) – BAB – A 5 (AS Rastatt)	1,5
16	B 465	BAB – A 96 (AS Leutkirch-West) – Leutkirch	2,0	BAB – A 96 (AS Leutkirch-West) – Leutkirch	2,0	–	–
		Insgesamt	**753,0**		**376,5**		**376,5**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Bayern

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 2	Hof (B 15) – B 470 (westlich BAB – A 9) (AS Pegnitz-Grafenwöhr)	78,0	–	–	Hof (B 15) – B 470 (westlich BAB – A 9) (AS Pegnitz-Grafenwöhr)	78,0
2	B 4	Breitengüßbach (B 279) – Nürnberg (4 R)	23,0	Breitengüßbach (B 279) – BAB – A 70 (AS Hallstadt)	5,0	–	–
				Forchheim (B 470) – BAB – A 73 (AS Forchheim Süd)	4,0		
				BAB – A 73 (AS Erlangen-Bruck) – Nürnberg (4 R)	14,0		
3	B 8	Ldgrz. BY/HE – BAB – A 7 (AS Kitzingen)	104,0	BAB – A 3 (AS Aschaffenburg-West) – Aschaffenburg (B 26 westlich)	4,0	Ldgrz. BW/HE – BAB – A 3 (AS Aschaffenburg-West)	10,5
				Aschaffenburg (B 26 östlich) – B 27 (westlich Würzburg)	70,0	B 27 (westlich Würzburg) – BAB – A 7 (AS Kitzingen)	19,5
				Nürnberg (4 R) – BAB – A 73 (AS Nürnberg-Zollhaus)	4,5		–
		Nürnberg (4 R) – BAB – A 3 (AS Rosenhof)	105,0	BAB – A 9/A 73 (AS Nürnberg-Feucht) BAB – A 3 (AS Rosenhof)	101,0	–	
4	B 10	Neu-Ulm (B 28) – BAB – A 8 (AS Augsburg)	78,0	BAB – A 8 (AS Leipheim) – B 300 (westlich Augsburg)	51,0	Neu-Ulm (B 28) – BAB – A 8 (AS Leipheim)	18,0
				Augsburg (B 300) – BAB – A 8 (AS Augsburg)	9,0		
5	B 11	Zubringer zur BAB – A 95 (AS Wolfratshausen) – Landshut (B 15)	84,5	Zubringer zur BAB – A 95 (AS Wolfratshausen) – München (2 R südlich)	25,5	München (2 R nördlich) – Freising (B 301 neu)	30,0
				Zubringer zur BAB – A 92 (AS Freising-Ost) – Landshut (B 15)	29,0		
		B 8 (westlich Plattling) – Deggendorf/Nord (B 11)	14,0	–	–	B 8 (westlich Plattling) – Deggendorf/Nord (B 11)	14,0
6	B 12	Passau (B 8) – B 512 (nördlich Neuhaus am Inn)	18,0	Passau (B 8) – B 512 (nördlich Neuhaus am Inn)	18,0	–	–
7	B 13	Würzburg (B 19) – B 470 (westlich Bad Windsheim)	52,0	–	–	Würzburg (B 19) – B 470 (westlich Bad Windsheim)	52,0
		Ingolstadt (B 13/B 16 a) – München (2 R, nördlich)	69,0	B 13 (südlich A 92, AS München-Neuherberg) – München (2 R, nördlich)	6,0	Ingolstadt (B 13/B 16 a) – BAB – A 92 (AS München-Neuherberg)	63,0
8	B 14	Ldgrz. BY/BW – Nürnberg (B 2)	62,0	Ldgrz. BY/BW – BAB – A 6 (AS Aurach)	23,0	BAB – A 6 (AS Aurach) – Ansbach (B 13)	11,0
				Ansbach (B 13) – Nürnberg (B 2)	28,0		
9	B 15	B 85 (westlich Schwandorf – BAB – A 3 (AS Regensburg-Burgweinting)	51,0	B 85 (westlich Schwandorf) – BAB – A 3 (AS Regensburg-Burgweinting)	51,0	–	–
10	B 19	BAB – A 70 (AS Werneck) – A 3 (AS Würzburg-Heidlingsfeld)	32,5	BAB – A 7 (AS Würzburg-Estenfeld) – BAB – A 3 (AS Würzburg-Heidingsfeld)	13,5	BAB – A 70 (AS Werneck) – BAB – A 7 (AS Würzburg-Estenfeld)	19,0
		Kempten (B 309) – BAB – A 980 (AS Waltenhofen)	5,0	Kempten (B 309) – BAB – A 980 (AS Waltenhofen)	5,0	–	–
11	B 22	B 8 (östlich Würzburg) – Neuses am Sand (B 286)	23,5	–	–	B 8 (östlich Würzburg) – Neuses am Sand (B 286)	23,5
12	B 25	Uffenheim (B 13) – BAB – A 6 (AS Dorfgütingen)	45,0	Uffenheim (B 13) – BAB – A 6 (AS Dorfgütingen)	45,0	–	–
13	B 26	B 469 (westlich Aschaffenburg) – BAB – A 3 (Zubringer zur BAB – A 3 (AS Hösbach), aufzustufende Straße	14,5	–	–	B 469 (westlich Aschaffenburg) – BAB – A 3 (Zubringer zur BAB – A 3 (AS Hösbach), aufzustufende Straße	14,5
		Arnstein (B 26 a) – BAB – A 70 (AS Bamberg-Hafen)	79,0			Arnstein (B 26 a) – Schweinfurt (B 286, südlich)	22,0
						Schweinfurt (B 286, nördlich) – BAB – A 70 (AS Eltmann)	38,0
14	B 27	Ldgrz. BY/HE – Hammelburg (B 27/B 287)	41,0	–	–	Ldgrz. BY/HE – Hammelburg (B 27/B 287)	41,0
		B 8 (westlich Würzburg) – Ldgrz. BY/BW	10,0	B 8 (westlich Würzburg) Ldgrz. BY/BW	10,0	–	–

Land: noch Bayern

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
15	B 173	BAB – A 9 (AS Naila/Selbitz) – Hof (B 15)	10,5	–	–	BAB – A 9 (AS Naila/Selbitz) – Hof (B 15)	10,5
16	B 286	Bad Brückenau (B 27) – BAB – A 7 (AS Bad Brückenau/Wildflecken)	6,0	–	–	Bad Brückenau (B 27) – BAB – A 7 (AS Bad Brückenau/Wildflecken)	6,0
17	B 304	Dachau (B 471) – München (2 R)	10,0	–	–	Dachau (B 471) – München (2 R)	10,0
18	B 309	BAB – A 7 (AS Kempten–Leubas) – BAB – A 7 (AS Oy–Mittelberg)	20,0	BAB – A 7 (AS Kempten–Leubas) – BAB – A 7 (AS Oy–Mittelberg)	20,0	–	–
19	B 468	BAB – A 3 (AS Helmstadt) – B 8 (westlich Würzburg	1,0	BAB – A 3 (AS Helmstadt) – B 8 (westlich Würzburg	1,0	–	–
20	B 470	BAB – A 7 (AS Bad Winsheim) – Reichelshofen (B 25)	3,0	BAB – A 7 (AS Bad Winsheim) – Reichelshofen (B 25)	3,0	–	–
21	B 471	BAB – A 8 (AS Dachau/Fürstenfeldbruck) – BAB – A 8 (nördlich AK München/Brunnthal, BAB – A 8/A 99)	49,0	BAB – A 92 (AS Oberschleißheim) – B 388 (nördlich Ismaning) BAB – A 99 (AS Aschheim/Ismaning) – BAB – A 8 (nördlich AK München/Brunnthal, BAB – A 8/A 99)	12,5 20,0	BAB – A 8 (AS Dachau/Fürstenfeldbruck) – BAB – A 92 (AS Oberschleißheim)	16,5
		Insgesamt	**1 089,0**		**592,0**		**497,0**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Bremen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplan-maßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplan-maßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen	Streckenabschnitt	Gesamt-länge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 6	Bremerhaven (B 212) – Ldgrz. HB/NS	8,0	–	–	Bremerhaven (B 212) – Ldgrz. HB/NS	8,0
2	B 71	Bremerhaven (B 6) – BAB – A 27 (AS Bremerhaven–Wulstorf)	2,0	–	–	Bremerhaven (B 6) – BAB – A 27 (AS Bremerhaven–Wulstorf)	2,0
3	B 75	BAB – A 27 (AS Bremen–Sebaldsbrück) – Bremen (B 6)	12,0	–	–	BAB – A 27 (AS Bremen–Sebaldsbrück) – Bremen (B 6)	12,0
		Insgesamt	**22,0**		**–**		**22,0**

Land: Hamburg

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplan-maßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplan-maßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen	Streckenabschnitt	Gesamt-länge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 4	Ldgrz. HH/SH – BAB – A 23 (AS Hamburg–Eidelsted)	3,0	–	3,0	–	–
		Hamburg (B 4/B 5) – Hamburg (B 4/B 431)	1,0	–	–	Hamburg (B 4/B 5) – Hamburg (B 4/B 431)	1,0
		Hamburg (B 4/B 431) – Hamburg (B 75)	6,5	–	6,5	–	–
		Hamburg A 253 (AS Hamburg–Wilstorf) – BAB – A 7 (AS Fleestedt) (B 4/B 431)	4,5	–	4,5	–	–
2	B 5	Ldgrz. HH/SH – BAB – A 1 (AS Hamburg–Billstedt)	10,5	Ldgrz. HH/SH – BAB – A 1 (AS Hamburg–Billstedt)	10,5	–	–
3	B 73	BAB – A 7 (AS Hamburg–Heimfeld) – BAB – A 253 (AS Hamburg – Harburg-Mitte)	6,0	–	–	BAB – A 7 (AS Hamburg–Heimfeld) – BAB – A 253 (AS Hamburg-Mitte)	6,0
4	B 75/ A 253	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 5)	11,5	–	–	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 5)	11,5
		Hamburg (BAB – A 255) (AS Hamburg–Veddel) – BAB – A 261 (AS Hamburg–Harmstorf–Lürade)	16,0	–	–	Hamburg (BAB – A 255) (AS Hamburg–Veddel) – BAB – A 261 (AS Hamburg–Harmstorf–Lürade)	16,0
5	B 207	Ldgrz. HH/SH – B 5 (südlich Hamburg–Reinbek)	2,0	Ldgrz. HH/SH – B 5 (südlich Hamburg–Reinbek)	2,0	–	–
6	B 431	Hamburg (BAB – A 7) (AS Hamburg–Bahrenfeld) – Hamburg (B 4/B 5)	3,0	–	–	Hamburg (BAB – A 7) (AS Hamburg–Bahrenfeld) – Hamburg (B 4/B 5)	3,0
7	B 432	BAB – A 7 (AS Hamburg–Schnelsen-Nord) – B 4 – (westlich AS Hamburg–Schnelsen-Nord)	2,0	BAB – A 7 (AS Hamburg–Schnelsen-Nord) – B 4 – (westlich AS Hamburg–Schnelsen-Nord)	2,0	–	–
8	B 433	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 5)	9,5	–	–	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 5)	9,5
9	B 434	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 5)	16,0	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 5)	16,0	–	–
10	B 435	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 75)	7,0	Ldgrz. HH/SH – Hamburg (B 75)	7,0	–	–
11	B 447	B 4 (Ldgrz. HH/SH) – Hamburg (B 5)	10,0	B 4 (Ldgrz. HH/SH) – Hamburg (B 5)	10,0	–	–
		Insgesamt	**108,5**		**61,5**		**47,0**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Hessen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplan- maßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplan- maßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen	Streckenabschnitt	Gesamt-länge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 3	München (B 80) – BAB – A 49 (AS Kassel-Auestadion)	27,0	B 3 a (südlich Karben) – B 521 (südlich Bad Vilbel)	8,0	München (B 80) – BAB – A 49 (AS Kassel-Auestadion)	27,0
		B 3 a (südlich Karben) – Ldgrz. HE/BW	60,0	Frankfurt a. M. (B 43) – Zubringer B 3 zur BAB – A 661 (AS Egelsbach)	16,0	BAB – A 661 (AS Frankfurt a. M. – Seckber) – Frankfurt a. M. (B 43)	4,5
				Darmstadt (B 269 – Eberstadt (B 426, A 5 Pfungstadt)	7,0		
				Eberstadt (B 426) – Ldgrz. HE/BW	24,5		
2	B 8	Limburg (B 49) – Bad Camberg (aufzustufende Landesstraße)	17,0	–	–	Limburg (B 49) – Bad Camberg (aufzustufende Landesstraße)	17,0
		BAB – A 648 (AS Frankfurt a. M. – Opelrondell) – BAB – A 66 (AS Maintal-Bischofsheim)	11,0	BAB – A 648 (AS Frankfurt a. M. – Opelrondell) – Frankfurt a. M. (B 3)	4,5	BAB – A 661 (AS Frankfurt a. M. – Hanauer Landstraße) – BAB – A 66 (AS Maintal-Bischofsheim)	6,5
		BAB – A 66 (AS Erlensee) – Ldgrz. HE/BY		BAB – A 66 (AS Erlensee) – Hanau (B 43)	3,0	Hanau (B 43) – Ldgrz. HE/BY	6,5
3	B 27	BAB – A 7 (AS Fulda-Nord) – Ldgrz. HE/BY	15,0	–	–	BAB – A 7 (AS Fulda-Nord) – B 40 (südlich Fulda)	12,5
						B 279 (östlich Döllbach) – Ldgrz. HE/BY	3,0
4	B 40/ B 40 a	Ldgrz. HE/RP – Wellbach (B 519)	14,0	Ldgrz. HE/RP – BAB – A 671 (AS Hochheim-Süd)	5,0	BAB – A 671 (AS Nochheim-Nord) – Wellbach (B 519)	9,0
		B 40 (nördlich Kelsterbach) – Frankfurt a. M. – Griesheim	4,0	B 40 a (nördlich Kelsterbach) – Frankfurt a. M. – Griesheim	4,0	–	
		BAB – A 66 (AS Bad Soden-Salmünster) – BAB – A 66 (AS Schlüchtern-Nord)	17,3	BAB – A 66 (AS Bad Soden – Salmünster) – BAB – A 66 (AS Schlüchtern-Nord)	17,3	–	
5	B 42	B 44 (südlich Groß-Gerau) – Darmstadt (B 3)	13,0	B 44 (südlich Groß-Gerau) – Darmstadt (B 3)	13,0	–	–
6	B 43	Mainz-Kassel (B 40/B 455) – Hanau (B 45)	42,0	Mainz-Kassel (B 40/B 455) – Rüsselsheim (B 519)	10,5		
				B 519 (nördlich Rüsselsheim) – B 40 (östlich Kelsterbach)	11,5		
				Frankfurt a. M. (B 44) – Frankfurt a. M. (B 3)	2,0	Frankfurt a. M. (B 3) – BAB – A 661 (AS Offenbach-Kaiserlei)	3,0
						BAB – A 661 (AS Offenbach-Taunusring) – Hanau (B 45)	15,0
7	B 44	BAB – A 67 (AS Groß-Gerau) – BAB – A 66 (AS Frankfurt a. M. – Ludwig-Landmann-Straße)	30,5	BAB – A 67 (AS Groß-Gerau) – Mörfelden/Walldorf (B 486)	11,0	Mörfelden/Walldorf (B 486) – BAB – A 3 (AS Frankfurt a. M.-Süd)	11,0
				B 43 (nördlich BAB – A 3, AS Frankfurt a. M. – Ludwig-Landmann-Straße)	8,5		
8	B 46	Offenbach (B 43) – Dreieich (B 3) einschl. Zubringer zur BAB – A 661 (AS Dreieich)	3,5	Offenbach (B 43) – Dreieich (B 3) einschl. Zubringer zur BAB – A 661 (AS Dreieich)	9,0	–	–
9	B 49	BAB – A 485 (AS Gießen-Grünberger Straße) – B 276 (Mücke)	26,5	BAB – A 485 (AS Gießen-Grünberger Straße) – A 5 (AS Reiskirchen)	8,0	A 5 (AS Reiskirchen) – B 276 (Mücke)	18,5
10	B 54	Ldgrz. HE/NW – B 277 (nördlich Haiger)	4,0	Ldgfz. HE/NW – B 277 (nördlich Haiger)	4,0	–	–
		Wiesbaden (B 262) – Wiesbaden (B 455)	4,0	Wiesbaden (B 262) – Wiesbaden (B 455)	4,0	–	–
11	B 62	BAB – A 5 (AS Alsfeld-Ost) – BAB – A 4 (ohne Querspange zur AS Friedewald)	50,5	BAB – A 5 (AS Alsfeld-Ost) – BAB – A 7 (AS Niederaula)	23,0	A 7 (AS Niederaula) – Hersfeld (B 27)	16,0
				Hersfeld (B 27) – BAB – A 4 (ohne Querspange zur AS Friedewald)	11,5		
12	B 263	Wiesbaden (B 54) – BAB – A 66 (AS Wiesbaden-Mainzer Straße)	2,0	Wiesbaden (B 54) – BAB – A 66 (AS Wiesbaden-Mainzer Straße)	2,0	–	–

Land: noch Hessen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991) davon		– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
13	B 277	B 54 (nördlich Haiger) – B 3 (westlich Pohl-Göns)	56,0	B 255 (östlich Herborn) – BAB – A 45 (AS Herborn-Süd) Wetzlar (B 49) – B 3 (westlich Pohl-Göns)	2,0 16,5	B 54 (nördlich Haiger) – BAB – A 45 (AS Dillenburg) B 253 (Dillenburg) – B 255 (Burg) A 45 (AS Herborn-Süd) – Wetzlar (B 49) einschl. Querspange B 277 a von B 277 bis BAB – A 480 (AS Aßlar)	9,0 6,5 22,0
14	B 324	BAB – A 7 (AS Hersfeld-West) – Bad Hersfeld (B 27/B 62)	13,0	BAB – A 7 (AS Hersfeld-West) – Bad Hersfeld (B 27/B 62)	13,0	–	–
15	B 417	Limburg (B 8) – Taunusstein (B 275)	28,0	–	–	Limburg (B 8) – Taunusstein (B 275)	28,0
16	B 448	Offenbach (B 43) – B 45 (südlich Hanau)	10,0	–	–	Offenbach (B 43) – B 45 (südlich Hanau)	10,0
17	B 454	BAB – A 4/A 7 (AS Kirchheim) – Niederaula (B 62)	4,0	–	–	BAB – A 4/A 7 (AS Kirchheim) – Niederaula (B 62)	4,0
18	B 455	Friedberg (B 3) – Bad Homburg (B 456) BAB – A 66 (AS Wiesbaden-Erbenheim) – Mainz (B 40)	17,0 5,0	Friedberg (B 3) – Bad Homburg (B 456) BAB – A 66 (AS Wiesbaden-Erbenheim) – Mainz (B 40)	17,0 5,0	– –	– –
19	B 457	BAB – A 485 (AS Gießen-Licher Straße) – BAB – A 66 (AS Grundau-Lieblos)	60,5	BAB – A 485 (AS Gießen-Licher Straße) – BAB – A 5 (AS Fernwald)	6,0	A 5 (AS Fernwald) – B 275 (westlich Ortenberg) B 275 (Ortenberg) – BAB – A 66 (AS Grundau – Lieblos)	34,0 20,5
20	B 459	Frankfurt a. M. (B 3) – Grevenbruch (L 3117, aufzustufende Landstraße)	6,0	Frankfurt a. M. (B 3) – BAB – A 3 (AS Offenbach) B 46 (südlich BAB – A 3/A 661, Offenbacher Kreuz) – Grevenbruch (L 3117, aufzustufende Landstraße)	4,0 2,0	–	–
21	B 486	Rüsselsheim (B 43/B 519) – BAB – A 67 (AS Rüsselsheim)	13,5	Rüsselsheim (B 43/B 519) – BAB – A 67 (AS Rüsselsheim)	13,5	–	–
22	B 488	B 457 (Lich) – Butzbach (B 3)	16,0	B 457 (Lich) – Butzbach (B 3)	16,0	–	–
23	B 489	Hungen (B 457) – B 455 (Berstadt)	7,0	–	–	Hungen (B 457) – B 455 (Berstadt)	7,0
24	B 519	B 8 (südlich Königstein i. Taunus) BAB – A 60 (AS Rüsselsheim-Süd)	21,5	–	–	BAB – A 8 (südlich Königsstein i. Taunus) – BAB – A 60 (AS Rüsselsheim-Süd)	21,5
25	B 520	B 450 (südlich Wolfhagen) – Kassel (B 3)	24,0	B 450 (südlich Wolfhagen) – Kassel (B 3)	24,0	–	–
26	B 521	BAB – A 45 (AS Altenstadt) – B 457 (nordwestlich Büdingen)	7,5	–	–	BAB – A 45 (AS Altenstadt) – B 457 (nordwestlich Büdingen)	7,5
		Insgesamt	**645,3**		**326,3**		**319,0**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Niedersachsen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 3	BAB – A 7 (AS Northeim-Nord – B 80 (nördlich Münden)	55,0	BAB – A 7 (Northeim-Nord) – Northeim B 241/B 248)	4,0	Northeim (B 241/B 248) – B 80 (nördlich Münden)	51,0
2	B 6	Ldgrz. NS/HB – BAB – A 27 (AS Nesse/Bremerhaven-Süd) BAB – A 37 (AS Hannover-Messegelände) – BAB – A 7 (AS Derneburg/Salzgitter)	2,5 37,5	– Hildesheim (B 1) – BAB – A 7 (AS Derneburg/Salzgitter)	– 16,5	Ldgrz. NS/HB – BAB – A 27 (AS Nesse/Bremerhaven-Süd) BAB – A 37 (AS Hannover-Messegelände-Hildesheim) (B 1)	2,5 21,0
3	B 27	Göttingen (B 3) – B 27/B 524 (westlich Friedland)	18,5	Göttingen (B 3) – B 27/B 524 (westlich Friedland)	18,5	–	–
4	B 65	BAB – A 7 (AS Hannover-Anderten) – Vechelde (B 1)	36,0	BAB – A 7 (AS Hannover-Anderten) – B 494 (westlich Peine)	24,0	B 444 (südlich Peine) – Vechelde (B 1)	12,0
5	B 70	BAB – A 31 (AS Neermoor) – B 213 (nordöstlich Lingen)	80,0	Folmhusen (B 438) – B 408 (östlich Haren)	41,0	BAB – A 31 (AS Neermoor) – B 436 (nördlich Leer) B 408 (östlich Haren) – B 213 (nordöstlich Lingen)	9,0 30,5
6	B 82	B 243 (westlich A 7), (AS Rhüden) – BAB – A 7 (AS Rhüden)	1,0	B 243 (westlich A 7, AS Rhüden) – BAB – A 7 (AS Rhüden)	1,0	–	–
7	B 212	BAB – A 28 (AS Ganderkesee) – B 213 (südlich Ganderkesee)	6,0	BAB – A 28 (Ganderkesee) – B 213 (südlich Ganderkesee)	6,0	–	–
8	B 213	BAB – A 29 (AS Ahlhorn) – BAB – A 1 (AS Wildeshausen-Nord)	20,0	BAB – A 29 (AS Ahlhorn) – BAB – A 1 (AS Wildeshausen-Nord)	11,0	BAB – A 1 (AS Wildeshausen-West) – BAB – A 1 (AS Wildeshausen-Nord)	9,0
9	B 243	nördlich Hildesheim (B 6) – Seesen (B 248)	41,0	B 243 (Zubringer AS Bockenem) – Seesen (B 248)	14,0	nördlich Hildesheim (B 6) – BAB – A 7 (AS Bockenem)	27,0
10	B 248	Seesen (B 243) – Northeim (B 3/B 241)	28,0	Seesen (B 243) – Northeim (B 3/B 241)	28,0	–	–
11	B 408	BAB – A 31 (AS Haren) – B 70 (östlich Haren)	9,0	–	–	BAB – A 31 (AS Haren) – B 70 (östlich Haren)	9,0
12	B 436	Hesel (B 72) – Bdgrz. D/NL	33,0	B 70 (nördlich Leer) – Bdgrz. D/NL	20,0	Hesel (B 72) – B 70 (nördlich Leer)	–
13	B 445	BAB – A 7 (AS Echte) – B 248 (östlich AS Echte)	0,5	BAB – A 7 (AS Echte) – B 248 (östlich AS Echte)	0,5	–	–
14	B 494	B 6 (nördlich Hildesheim) – BAB A 7 (AS Hildesheim-Drispenstedt)	3,0	B 6 (nördlich Hildesheim) – BAB A 7 (AS Hildesheim-Drispenstedt)	3,0	–	–
15	B 530	Hesel (B 72) – BAB – A 31 (AS Neermoor)	9,0	–	–	Hesel (B 72) – BAB – A 31 (AS Neermoor)	9,0
		Insgesamt	**399,5**		**197,5**		**202,0**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Nordrhein-Westfalen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplan- maßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplan- maßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen	Streckenabschnitt	Gesamt-länge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 1	BAB – A 57 (AD Neuss) – Düsseldorf (B 7) BAB – A 52 (AS Breitscheid) – BAB – A 40 (AS Mülheim a d. Ruhr – Neißen) BAB – A 44 (AS Holzwickede) – Erwitte (B 55)	12,5 13,0 50,0	BAB – A 7 (AD Neuss) – Düsseldorf (B 7) – BAB – A 44 (AS Holzwickede) – BAB – A 445 (AS Werl-Zentrum) B 475 (östlich Soest) – B 55 (westlich Erwitte)	12,5 – 20,0 13,0	– BAB – A 52 (AS Breitscheid) – BAB – A 40 (AS Mülheim a. d. Ruhr – Heißen) hierzu fehlt eine Stellungnahme von StB 21 BAB – A 445 (AS Werl-Zentrum) – B 475 (östlich Soest)	– 13,0 17,0
2	B 7	B 221 (nördlich Nettetal) – BAB – A 44 (AS Willich-Neersen) Düsseldorf (B 1) – BAB – A 46 (AS Hagen-Elsey)	26,5 66,0	B 221 (nördlich Nettetal) – BAB – A 44 (AS Willich-Neersen) Düsseldorf (B 1) – BAB – A 3 (AS Mettmann) BAB – A 535/B 224 (westlich Wuppertal) – BAB – A 1 (AS Wuppertal-Ost) Hagen (B 54) – BAB – A 46 (AS Hagen-Elsey)	26,5 9,0 20,0 9,0	– BAB – A 3 (AS Mettmann) BAB – A 535/B 224 (westlich Wuppertal) BAB – A 1 (AS Wuppertal-Ost) – Hagen (B 54)	– 14,0 14,0
3	B 8	Bdgrz. D/NL – BAB – A 560 (AS Hennef/Sieg-West)	167,0	Bdgrz. D/NL – B 473 (nördlich Wesel) Dinslaken (BAB – A 59/B 8) – Zubringer zur BAB – A 524 (AK Duisburg-Süd) Düsseldorf (B 1/B 7) – BAB – A 46 (AS Düsseldorf-Wersten) BAB – A 46 (AS Düsseldorf-Wersten) – BAB – A 59 (AS Köln-Porz-Lind) B 56 (südlich Troisdorf) – BAB – A 560 (AS Hennef/Sieg-West)	50,0 23,0 8,0 43,0 11,0	Wesel (B 588) – Dinslaken (BAB – A 59/B 8) Zubringer zur BAB – A 524 (AK Duisburg-Süd) – Düsseldorf (B 7) BAB – A 59 (AS Köln-Porz-Lind) – B 56 (südlich Troisdorf)	8,0
4	B 9	BAB – A 40 (AS Kerken) – BAB – A 562 (AS Bonn-Zentrum)	91,0	BAB – A 44 (AS Meerbusch-Osterrath) – BAB – A 52/B 7 (AS Meerbusch/Neuss) BAB – A 57 (AS Neuss-Norf) – Köln (B 55) Köln (B 51) – BAB – A 562/B 9 (AS Bonn-Zentrum)	9,5 30,5 28,0	BAB – A 40 (AS Kerken) – BAB – A 44 (AS Meerbusch-Osterrath)	23,0
5	B 51	BAB – A 43 (AS Bochum-Riemke) – BAB – A 553 (AS Brühl-Nord) Euskirchen (B 56) – BAB – A 1 (AS Blankenheim)	80,0 27,0	BAB – A 43 (AS Bochum-Riemke) – B 229 (östlich Remscheid) BAB – A 1 (AS Burscheid) – Köln (B 8)	47,0 14,0	B 51/B 237 (östlich Remscheid) – BAB – A 1 (AS Burscheid) BAB – A 555 (AS Verteilerkreis Köln) – BAB – A 553 (AS Brühl-Nord) Euskirchen (B 56) – BAB – A 1 (AS Blankenheim)	6,0 27,0
6	B 54	Münster (B 51) – Ldgrz. NW/HE	145,0	Münster (B 51) – BAB – A 1 (AS Hagen-West) B 229 (westlich Lüdenscheid) – Kierspe (B 237) L 539, aufzustufende Straße (westlich AS Meinerzhagen) – Wegeringhausen (B 55) Siegen (B 62) – Ldgrz. NW/HE	70,0 12,0 8,0 15,0	BAB – A 1 (AS Hagen-West) – B 229 (westlich Lüdenscheid) Wegeringhausen (B 55) – BAB – A 45 (AS Olpe)	32,0 8,0
7	B 55	B 477 (westlich Bergheim) – Wegeringhausen (B 54/B 55)	62,0	B 477 (westlich Bergheim) – BAB – A 1 (AS Köln-Lövenich) Köln (B 256, Kölner Ring) – BAB – A 4 (AS Refrath) Derschlag (B 256) – Wegering-hausen (B 54)	16,5 12,0 9,0	BAB – A 4 (AS Overath) – Wegeringhausen (B 54) einschl. B 256 (Derschlag, B 55 – BAB – A 4, AS Reichshof/Bergneustadt)	38,5
8	B 56	BAB – A 565 (AS Bonn-Endenich) – B 56 n (nördlich Siegburg)	14,5	BAB – A 565 (AS Bonn-Endenich) – BAB – A 59 (AS Bonn-Beuel-Ost) BAB – A 560 (AS Siegburg) – B 56 n (nördlich Siegburg)	5,0 3,0	BAB – A 59 (AS Bonn-Beuel-Ost) – BAB – A 560 (AS Siegburg)	6,5

Land: noch Nordrhein-Westfalen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplan- maßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplan- maßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundes- straßen	Streckenabschnitt	Gesamt- länge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
9	B 57/ A 524	B 58 (nordöstlich Alpen) – BAB – A 57 (AS Rheinberg) BAB – A 57 (AS Krefeld-Oppum) – BAB – A 44 (AS Krefeld-Forstwald)	10,0 32,5	B 58 (nordöstlich Alpen) – BAB – A 57 (AS Rheinberg) BAB – A 57 (AS Krefeld-Oppum) – BAB – A 44 (AS Krefeld-Forstwald)	23,5	BAB – A 44 (AS Mönchen-gladbach-Ost) – BAB – A 46 (AS Erkelenz-Granterath)	23,5
10	B 59	Viersen (B 7) – BAB – A 540 (südlich Grevenbroich)	34,0	Viersen (B 7) – Mönchengladbach (B 57, nördlich)	8,0	Mönchengladbach (B 57, südlich) – BAB – A 46 (AS Jüchen) BAB – A 46 (AS Grevenbroich) – BAB – A 540/B 59 (südlich Greven-broich) einschl. Zubringer zur BAB – A 540 (AS Grevenbroich-Gustorf)	18,0 8,0
11	B 61	Lünen (B 54/B 236) – BAB – A 30 (AD Löhne)	101,5	–	–	Lünen (B 54/B 236) – B 55 (südlich Rheda-Wiedenbrück) Gütersloh (B 513) – Bielefeld-Brockwede (B 68) Bielefeld (B 66) – Herford (B 239, südlich) Herford (B 239, nördlich) – BAB – A 30 (AD Löhne)	68,0 11,0 12,0 10,5
12	B 68	BAB – A 2 (AS Bielefeld-Senne-stadt) – BAB – A 33 (AS Stuckenbrock-Senne)	7,0	BAB – A 2 (AS Bielefeld-Senne-stadt) – BAB – A 33 (AS Stuckenbrock-Senne) Inzwischen abgestuft	7,0	–	–
13	B 219	BAB – A 30 (AS Ibbenbüren) – Münster (B 54)	34,0	BAB – A 30 (AS Ibbenbüren) – Münster (B 54)	34,0	–	–
14	B 222	BAB – A 44 (AS Meerbusch-Strümp) – Meerbusch (B 9)	3,0	BAB – A 44 (AS Meerbsuch-Strümp) – Meerbusch (B 9)	3,0	–	–
15	B 223	Dorsten (B 224/B 225) – B 1 (südlich Mülheim a. d. Ruhr)	28,5	BAB – A 31 (AS Bottrop-Feldhausen) – BAB – A 516 (AS Oberhausen-Sterkrade) BAB – A 42/A 516 (AS Oberhausen-Zentrum) – B 1 (südlich Mülheim a. d. Ruhr)	14,0 10,0	Dorsten (B 224/B 225) – BAB – A 31 (AS Bottrop-Feldhausen)	4,5
16	B 224	B 58 (nördlich Dorsten) – Solingen (B 229)	45,5	BAB – A 52 (AS Essen-Rütter-scheid) – BAB – A 44 (AS Velbert-Nord)	12,0	B 58 (nördlich Dorsten) – BAB – A 52 (AS Gelsenkirchen-Hasel) BAB – A 42 (AK Essen-Nord) – BAB – A 52 (AS Essen-Rütterscheid) B 7 (westlich Wuppertal) – Solingen (B 229)	14,5 9,0 10,0
17	B 225	Dorsten (B 224) – BAB – A 43 (AS Recklinghausen/Herten)	16,0	Dorsten (B 224) – BAB – A 43 (AS Recklinghausen/Herten)	16,0	–	–
18	B 226	BAB – A 52 (AS Gelsenkirchen-Buer-West) – B 54 (Hagen)	35,0	BAB – A 52 (AS Gelsenkirchen-Buer-West) – BAB – A 42 (AS Herne-Crange) BAB – A 40 (AS Bochum-Hamme) – BAB – A 44 (westlich AK Bochum/Witten)	9,0 8,0	BAB – A 42 (AS Herne-Crange) – BAB – A 40 (AS Bochum-Hamme) Witten (B 235) – B 54 (Hagen)	5,0 13,0
19	B 227	Gelsenkirchen (B 226) – BAB – A 52 (AS Breitscheid)	29,5	Gelsenkirchen (B 226) – BAB – A 40 (AS Gelsenkirchen)	7,5	B 227 n (nördlich Velbert) – BAB – A 52 (AS Breitscheid)	22,0
20	B 228	Düsseldorf (B 8) – Wuppertal (B 7)	20,0	Düsseldorf (B 8) – Wuppertal (B 7)	20,0	–	–
21	B 229	Langenfeld (B 8) – BAB – A 1 (AS Remscheid)	27,0	Langenfeld (B 8) – BAB – A 3 (AS Solingen)	3,0	BAB – A 3 (AS Solingen) – BAB – A 1 (AS Remscheid)	24,0
22	B 230	BAB – A 61 (AS Mönchen-gladbach-West) – BAB – A 46 (AS Neuss-Holzheim)	18,0	BAB – A 61 (AS Mönchen-gladbach-West) – Mönchen-gladbach (B 57) Mönchengladbach (B 59) – BAB – A 46 (AS Neuss-Holzheim)	3,0 15,0	–	–
23	B 231	Dusiburg (B 8) – Essen (B 224)	17,0	Duisburg (B 8) – Essen (B 224)	17,0	–	–
24	B 232	Leverkusen-Opladen (B 8) – BAB – A 1 (AS Burscheid)	11,0	Leverkusen-Opladen (B 8) – BAB – A 1 (AS Burscheid)	11,0	–	–
25	B 233	BAB – A 443 (AS B 233) – Werne (B 54)	20,0	BAB – A 443 (AS B 233) – Werne (B 54)	20,0	–	–

Land: noch Nordrhein-Westfalen

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplan-maßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplan-maßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen	Streckenabschnitt	Gesamt-länge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
26	B 234	B 51 (südöstlich Sprockhövel) – Holzwickede (B 1)	31,0	Wetter (B 226) – Herdecke (B 54) B 54 (südlich Dortmund) – Holzwickede (B 1)	5,0 12,0	B 51 (südöstlich Sprockhövel) – Wetter (B 226)	14,0
27	B 235	BAB – A 2 (AS Castrop-Rauxel-Henrichenburg) – B 51 (südöstlich Sprockhövel)	31,5	BAB – A 2 (AS Castrop-Rauxel-Henrichenburg) – BAB – A 44 (AS Witten-Zentrum) Witten (B 226) – B 51 (südöstlich Sprockhövel)	17,0 11,5	BAB – A 44 (AS Witten-Zentrum) – Witten (B 226)	3,0
28	B 236	B 54 (Dortmund) – BAB – A 46 (AS Iserlohn-Letmathe)	33,5	B 54 (Dortmund) – BAB – A 2 (AS Dortmund Nordost) BAB – A 1 (AS Schwerte) – BAB – A 46 (AS Iserlohn-Letmathe)	2,0 13,0	BAB – A 2 (Dortmund-Nordost) – BAB – A 1 (AS Schwerte)	18,5
29	B 264	Aachen – BAB – A 544 (AS Aachen-Europaplatz) – Köln (B 55)	60,5	BAB – A 544 (AS Aachen-Europa-platz) – Eschweiler (aufzustufende L 240) BAB – A 61 (AS Kerpen-Türnich) – Köln (B 55)	14,5 18,0	Eschweiler (aufzustufende L 240) – BAB – A 61 (AS Kerpen-Türnich)	28,0
30	B 265	Köln (Kölner Ring) – B 56 n (nordöstlich Zülpich)	33,0	Köln (Kölner Ring) – BAB – A 4 (AS Köln-Klettenberg)	4,0	BAB – A 4 (AS Köln-Klettenberg) – B 56 n (nordöstlich Zülpich)	29,0
31	B 266	B 56 (Swistal-Essig) – BAB – A 61 (AS Rheinbach)	9,0	B 56 (Swistal-Essig) – BAB – A 61 (AS Rheinbach)	9,0	–	–
32	B 326	Düsseldorf (B 1) – BAB – A 46 (AS Düsseldorf-Wersten)	4,0	Düsseldorf (B 1) – BAB – A 46 (AS Düsseldorf-Wersten)	4,0	–	–
33	B 477	B 266 (westlich Mechernich) – Nettersheim (Tondorf, B 51) B 55 (westlich Bergheim) – Kerpen (B 264)	21,0 12,5	– –	– –	B 22 (westlich Mechernich) – Nettersheim (Tondorf, B 51) B 55 (westlich Bergheim) – Kerpen (B 264)	21,0 12,5
34	B 509	B 221 (nördlich Nettetal) – BAB – A 57 (AS Krefeld-Gartenstadt)	25,0	B 221 (nördlich Nettetal) B 9 (Krefeld-Hüls) Krefeld (B 9) – BAB – A 57 (AS Krefeld-Gartenstadt)	20,5 4,5	–	–
		Insgesamt	**1 499,5**		**893,5**		**606,0**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Rheinland-Pfalz

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 9	Bingen (B 50) – BAB – A 60 (AS Bingen–Gaulsheim BAB – A 6 (AS Ludwigshafen-Nord) – BAB – A 65 (AD Ludwigshafen)	5,0 11,5	Bingen (B 50) – BAB – A 60 (AS Bingen–Gaulsheim) BAB – A 6 (AS Ludwigshafen-Nord) – BAB – A 65 (AD Ludwigshafen)	5,0 11,0	– –	– –
2	B 37	Kaiserslautern (B 270) – Hochspeyer (B 48)	11,0	–	–	Kaiserslautern (B 270) – Hochspeyer (B 48)	11,0
3	B 38	Neustadt a. d. Weinstr (B 39) – Zubringer BAB – A 65 (AS Landau-Süd)	23,0	Neustadt a. d. Weinstr. (B 39) – Landau (B 10)	19,0	Landau (B 10) – Zubringer BAB – A 65 (AS Landau-Süd)	4,0
4	B 40	BAB – A 6 (AS Kaiserslautern-Ost) – Alzey (B 271) BAB – A 60 (AK Mainz-Süd) – Ldgrz. RP/HE	43,0 5,0	Harnheim (B 47) – Alzey (B 271) BAB – A 60 (AS Mainz-Süd) – Ldgrz. RP/HE	17,0 5,0	BAB – A 6 (AS Kaiserslautern-Ost) – Dreisen (B 478) –	26,0 –
5	B 41	B 428 (östlich Bad Keuznach) – BAB – A 60 (AS Ingelheim-West)	17,5	Gensingen (B 50) – BAB – A 60 (AS Ingelheim-West)	12,0	B 428 (östlich Bad Kreuznach) – Gensingen (B 50)	5,5
6	B 49	Bdgrz. D/L – Trier (B 51)	14,0	Bdgrz. D/L – Trier (B 51)	14,0	–	–
7	B 50	BAB – A 61 (AS Bingen) – B 410 (westlich Gau-Bickelheim)	13,0	–	–	BAB – A 61 (AS Bingen) – B 420 (westlich Gau-Bickelheim)	13,0
8	B 52	BAB – A 602 (AS Trier–Ehrang) – Hermeskeil (B 327)	25,0	BAB – A 602 (AS Trier–Ehrang) – Hermeskeil	25,0	–	–
9	B 53	Trier (B 51) – Schweich (B 49)	14,0	–	–	Trier (B 51) – Scheich (B 49)	14,0
10	B 258	Mayen/West (B 258 neu) – Koblenz (B 9)	27,5	–	–	Mayen/West (B 258 neu) – Koblenz (B 9)	27,5
11	B 271	B 420 (südlich Wörrstadt) – Monsheim (B 47)	27,0	B 420 (südlich Wörrstadt) – Monsheim (B 47)	27,00	–	–
12	B 327	BAB – A 61 (AS Koblenz/Waldesch) – Emmelshausen (L 206) B 327 (nördlich Hermeskeil) – Hermeskeil	14,0 3,0	BAB – A 61 (AS Koblenz/Waldesch) – Emmelshausen (L 206) B 327 (nördlich Hermeskeil) – Hermeskeil	14,0 3,0	– –	– –
		Insgesamt	**253,5**		**152,5**		**101,0**

Land: Saarland

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 40	BAB – A 620 (AS Saarbrücken–Güdingen) – BAB – A 6 (AS St. Ingbert-Ost)	17,0	–	–	BAB – A 620 (AS Saarbrücken–Güdingen) – BAB – A 6 (AS St. Ingbert-Ost)	17,0
2	B 51	Merzig–Saarbrücken (B 268)	41,0	Merzig – BAB – A 8 (AS Dillingen-Süd) – Völklingen – Saarbrücken (B 268)	16,0 10,0	BAB – A 8 (AS Dillingen-Süd) – Völklingen	15,0
3	B 268	Lebach (B 269) – BAB – A 1 (AS Saarbrücken–Neuhaus)	16,0	Lebach (B 269) – BAB – A 8 (AS Heusweiler)	7,0	BAB – A 8 (AS Heusweiler) – BAB – A 1 (AS Saarbrücken–Neuhaus)	9,0
4	B 405	BAB – A 620 (AS Saarlouis-Mitte) – Nalbach (B 269)	10,0	BAB – A 8 (AS Saarwellingen) – Nalbach (B 269)	4,0	BAB – A 620 (AS Saarlouis-Mitte) – BAB – A 8 (AS Saarwellingen)	6,0
5	B 406	BAB – A 8 (AS Merzig) – BAB – A 8 (AS Merzig–Schwemlingen)	2,0	BAB – A 8 (AS Merzig) – BAB – A 8 (AS Merzig–Schwemlingen)	2,0	–	–
		Insgesamt	**86,0**		**39,0**		**47,0**

Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen
Abstufungskonzept 1. Januar 1995

Land: Schleswig-Holstein

Abstufungen				– SOFORT – (ohne Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	davon	– SPÄTER – (mit Bedarfsplanmaßnahmen ab 1991)	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen	Streckenabschnitt	Gesamtlänge (km)	Streckenabschnitt	Länge km	Streckenabschnitt	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B 4	Neumünster (B 205/B 430) – Ldgrz. SH/HH	32,0	Neumünster (B 205/B 430) – Ldgrz. SH/HH	32,0	–	–
2	B 5	Ldgrz. SH/HH – A 25/B 404 (westlich Geesthacht)	5,5	Ldgrz. SH/HH – A 25/B 404 (westlich Geesthacht)	5,5	–	–
3	B 75	Lübeck (B 104) – Ldgrz. SH/HH	55,5	Lübeck (B 104) – B 404 (westlich Bad Oldesloe)	35,0	B 404 (westlich Bad Oldesloe – Ldgrz. SH/HH)	20,5
4	B 76	B 201 (Schleswig) – B 76/B 77 (südlich Schleswig)	6,0	B 201 (Schleswig) – B 76/B 77 (südlich Schleswig)	6,0	–	–
5	B 77	BAB – A 7 (AS Schleswig/Jagel) – B 202 (südlich Rendsburg)	26,0	BAB – A 7 (AS Schleswig/Jagel) – (südlich Rendsburg)	26,0	–	–
6	B 205	B 77 (südlich Rendsburg) – Neumünster (B 430)	29,0	B 77 (südlich Rendsburg) – Neumünster (B 430)	29,0	–	–
7	B 207	Bad Schwartau–Lübeck (B 206/ B 207)	3,0	Bad Schwartau–Lübeck (B 206/ B 207)	3,0	–	–
		B 404 (nördlich Geesthacht) – Ldgrz. SH/HH	8,0	B 404 (nördlich Geesthacht) – Ldgrz. SH/HH	8,0	–	–
8	B 433	BAB – A 7 (AS Kaltenkirchen) – Ldgrz. SH/HH	20,0	–	–	BAB – A 7 (AS Kaltenkirchen) – Ldgrz. SH/HH	20,0
9	B 434	Bargteheide (B 75) – Ldgrz. SH/HH	9,5	Bargteheide (B 75) – Ldgrz. SH/HH	9,5	–	–
10	B 435	BAB – A 1 (AS Stapelfeld) – Ldgrz. SH/HH	3,0	BAB – A 1 (AS Stapelfeld) – Ldgrz. SH/HH	3,0	–	–
		Insgesamt	**197,5**		**157,0**		**40,5**

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333